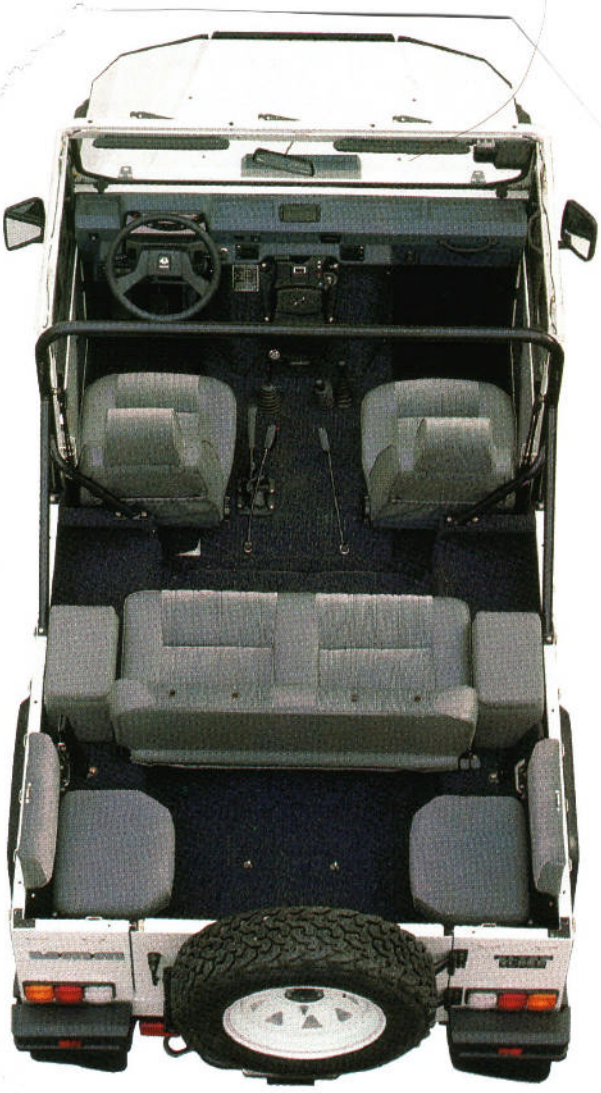
LE JOURNAL DES UMM'ISTES

Numéro 2

4X4

ALTER



- ✓ Des nouvelles du rassemblement
- ✓ Documentation
- ✓ Gerard Batoux en LYBIE
- ✓ Références de pièces

umm 4X4 le plaisir utile

Editorial

Deuxième numéro déjà, et pourtant tellement de travail reste à faire.
Une idée est lancée, nous avons les outils, il nous reste à relever les manches . . . !!!
Le tout est de savoir si nous le voulons vraiment, et si oui, de faire un effort pour aider à faire vivre ce journal, qui est le poumon de notre club.
Pensez à faire passer, photos, petits textes (mêmes manuscrits) pour que celui-ci respire . . .

Ummement vôtre

François

Rassemblement du week-end de l'Ascension le 29/30/31 mai et 1er juin 2003

Enfin un vrai rassemblement, décidé dans les dates, bien centré géographiquement, une balade découverte de la région plus un" road-book "par les chemins du Cantal, un gîte avec camping, un repas gastronomique à la ferme, tout, nous avons tous les ingrédients, pour une réussite assurée, reste à se bouger.

J'aimerais signaler que cette année, c'est Gérard Batoux qui a fait le plus gros du travail, aidé après par l'équipe des responsables.

Le programme donc est le suivant :

Le jeudi, arrivée des membres inscrits à l'avance tout au long de la journée, repas pris en commun avec les spécialités de chaque région que chacun aura pris soin d'emporter.

Le vendredi découverte de la région, où il y a de quoi faire, nous choisirons ensemble, d'après le temps.

Le samedi, road-book sur les chemins, en général c'est de la randonnée facile et non du baroud . . ., le soir **ASSEMBLEE GENERALE** avec réélection du bureau, il serait bon que des volontaires se proposent, pour soulager le travail de secrétariat, qui s'avère important, puis apéritif et repas découverte de la gastronomie régionale, cuisiné par Madame Chassany, qui nous reçoit chez elle.

Le dimanche, on prend un petit déjeuner en commun, on échange les adresses, on fait des promesses que l'on va essayer de tenir pour cette nouvelle année de vie de club, et on repart le cœur léger, en attendant le prochain rassemblement !

FB

UMM ALTER

L'INDERACINABLE

Non, l'Alter n'a pas pris des formes Bio, non, l'UMM n'est pas devenu un 4x4 citadin. La nouvelle version a gardé sa silhouette familière, seuls quelques détails ont changé afin de le garder toujours aussi fonctionnel. Avec un parc de 30 000 véhicules circulant sur les cinq continents, le constructeur portugais sait aujourd'hui décliner une gamme sur mesure pour les professionnels. L'outil 4x4 par excellence.

Yvonnick.

Depuis décembre 85 — le mois où UMM décidait de créer une filiale française — l'importateur s'engageait à ouvrir sa gamme au marché des professionnels, et conquérir les marchés administratifs tout en développant un réseau de concessionnaires. Après avoir équipé pas mal de sociétés, UMM voyait ses ventes de 92 augmenter sur les huit premiers mois : 30,9 % par rapport à 91. Un chiffre plus qu'honorable sur un marché difficile.Il est clair que ce véhicule ne cherche pas à concurrencer les 4x4 japonais à la mode, son rôle, comme le souligne la publicité «le plaisir utile», est de conjuguer les qualités d'un véhicule tout-terrain avec une fonctionnalité incroyable. Un bête taillée sur mesure pour les éleveurs, agriculteurs, forestiers, EDF, pompiers, etc. «Un 4x4 idéal pour les situations difficiles» avouent de concert les professionnels.

ROI DE L'OFF ROAD

Si l'UMM se révèle à l'aise sur route, surtout depuis l'adjonction de son turbo, l'Alter reste un besogneux. Equipé d'un moteur-boîte Peugeot 2,5 L turbo (110 ch) ou atmo (76 ch), une direction assistée de série, il peut supporter une charge utile de 1 100 kg et tracter 2 400 kg (freiné).
Vous l'avez compris, avec son volume utile de 2,5 m³, il vous servira de petit camion.
Mais ce n'est pas tout, car il se décline en 23 versions.

Nouveau tableau de bord fonctionnel... mais surtout plus moderne.

Du sur mesure, quoi ! Il suffit de choisir : court, pick-up, châssis cabine, double cabine, tôlé, bâché...
Mais son point fort réside dans ses aptitudes TT.
Franchisseur invétéré devant l'Eternel, les côtes de 45 % lui mettent le sourire au coin du pare-choc.
De quoi travailler dans les pires recoins.

IL CONJUGUE LES QUALITÉS D'UN VÉHICULE TOUT-TERRAIN AVEC UNE FONCTIONNALITÉ INCROYABLE...

NOUVEAUTES

L'Alter, on aime ou on n'aime pas, mais il ne laisse pas insensible. C'est surtout au volant que l'on prend la mesure de ses possibilités.
D'une facilité déconcertante et d'un agrément hors paire, oui, l'UMM est plaisant à conduire, même si à plus de 110 km/h, le bruit devient vite gênant. On lui reprochait une finition désuète, fini ou presque, l'ABS (non pas le freinage, le plastique) a pris place autour du volant, l'intérieur a gardé sa sobriété tout en se modernisant avec un nouveau tableau appelé «égoïste», de nouveaux habillages des portes avec emplacements hauts-parleurs SVP ! et porte-cartes, des sièges d'un nouveau tissu gris chiné.
L'insonorisation et le chauffage ont été revus aussi. Le côté pratique n'a pas été oublié avec des condamnations centrales des portes.
A l'extérieur, rien de vraiment novateur, mais de l'efficace. De nouveaux amortisseurs prennent place, ainsi que des rétroviseurs new look, phares H4 réglables et vitres «alpines» sur les intercoolers.
Sans parler de restyling, l'UMM poursuit calmement son petit bonhomme de chemin. Solides et efficaces (allez voir P. Simonin les manoeuvrer), ils préservent la vraie image du 4x4 pur et dur ! ■

Extérieurement, l'UMM n'a pas changé. Rustique et efficace, il n'est pas là pour frimer, l'Alter reste un besogneux. A noter les vitres «alpines» sur la version intercooler.

TARIFS 93

UTILITAIRE

ATMOSPHERIQUE 76 CV

COURT	
Standard	112 500 Frs
Tole	124 900 Frs
Pick-Up	124 900 Frs
LONG	
Bache	135 900 Frs
Pick-Up	135 900 Frs
Chassis-Cabine	123 900 Frs
Chassis-D-Cabine	126 900 Frs

TURBO 110 CV

COURT	
Standard	124 900 Frs
Bache	135 300 Frs
Tole	136 900 Frs
Pick-Up	168 600 Frs
Marathon	168 600 Frs
LONG	
Bache	147 800 Frs
Pick-Up	147 800 Frs
Chassis-Cabine	137 700 Frs
Chassis-D-Cabine	140 900 Frs

PARTICULIER

ATMOSPHERIQUE 76 CV

COURT	
Tole 6 places	127 800 Frs
Tole 8 places	128 600 Frs
LONG	
Bache 8 places	136 900 Frs

TURBO 110 CV

COURT	
Bache 6 places	140 700 Frs
Bache 8 places	141 400 Frs
Tole 6 places	143 200 Frs
Tole 8 places	143 500 Frs
LONG	
Bache 8 places	152 900 Frs

Aventure Saharienne

Automne 2002
ALGERIE du SUD

Trois véhicules (UMM, DEFENDER 130 et DISCOVERY) se donnent rendez-vous à Tozeur (sud Tunisie) avant le passage de la frontière pour l'Algérie, camping et douche après une traversée de la Tunisie rapide (un mouton pour l'UMM, je l'avais pourtant dit : ne jamais rouler de nuit dans ces pays...) . Ils viennent de PAU, d'EMBRUNS et de GRENOBLE, par MARSEILLE ou GENES.

Après un passage de frontière sans problème (4 heures) et arrêt à la première station service pour les pleins de gasoil, route directe sans s'arrêter le plus loin possible au sud vers Hassi Messaoud. Bivouac un peu à l'écart de la route, pour ne pas être repéré, derrière les premières petites dunes, après environ 400km. Puis deuxième journée de 700km de goudron, une dizaine de contrôles militaires, pour atteindre l'entrée de la première piste qui nous emmènera dans la région de Tamanrasset en passant par la dune d'AMGUID. Il n'y aura plus aucun ravitaillement sur 700km et plus suivant les humeurs.

Sable (pas trop), cailloux, tôle ondulée, points GPS, et toujours des paysages vraiment dépaysants : dunes magnifiques, plateaux caillouteux parfaitement plat sans relief ni végétation, soleil et luminosité extraordinaire, montagnes noircies et délitées par celui-ci ? exemple d'érosion par le vent ou par l'eau (cette année il a beaucoup plu dans la région, et quelques lacs se sont formés de même que la végétation est très verte quand elle existe), bref des paysages que l'on ne trouve nulle part ailleurs...

Nous rencontrerons durant cette traversée de trois jours très peu de monde: deux couples d'allemands, trois familles allemandes avec 7 enfants en très bas âge (le plus jeune avait 9 mois...), une voiture de contrebandier sur la piste principale vers 3 heures du matin à 200m du bivouac d'Amguid !

Arrivée au goudron, à la montagne d'In Ecker (là où la première bombe atomique française a explosé dans les années 60) nous décidons de continuer vers l'Assekrem, où se trouve l'Hermitage du père de Foucault, toujours gardé par deux frères de l'ordre, qu'il a bâti dans les années 1915.

Nous avons encore assez de gasoil et d'eau... Piste complètement défoncée sur 80km pour arriver à 2600 m d'altitude, les véhicules ont souffert et les bruits inquiétants de l'essieu arrière au démarrage de l'UMM s'amplifient ! ? ! Le système de lèvre vitre (électrique) du Defender a rendu l'âme.

Coucher de soleil inoubliable, bivouac assez frais, et levé de soleil comme on en rêve trop souvent (il faut y revenir).

Après 6 jours de piste, arrivée à Tamanrasset pour la douche, le pain frais, et pour réparer et vérifier les véhicules. Après avoir découvert que les jumelles arrières de l'UMM avaient pris un jeu énorme au niveau de l'axe de fixation au châssis, on démonte et je fais souder des rondelles. Miracle plus aucun bruit au démarrage de l'UMM (Armel, il avait raison Régis, c'est bien les lames de ressort qui se manifestaient, rein à voir avec le couple conique...).

Pour rejoindre Djanet, nous voulons passer par la piste du sud (dites « des contrebandiers »)et visiter les différents sites de sculptures et peintures rupestres du Tassili du Hoggar sans trop grenouiller car nous avons 1200km d'autonomie et à peu près la même distance à effectuer. Nous décidons de faire appel aux services d'un guide Touareg, il assurera aussi la sécurité en cas de mauvaise rencontre bien que l'armée soit relativement omniprésente, même dans le désert.

Après 6 jours de traversée, et la découverte de sites comme « TAGRERA », « TIN AKACHEKER », « El GHESSOUR », « YOUF AHAKIT », « l'erg KILIANE », « les MONTS GAUTHIERS », de bivouacs avec taguella et feux de bois, d'étoiles, de tasses de thé ...et 1100km il ne reste que 9 litres de gasoil sur les 160 à l'arrivée à Djanet dans l'UMM, la même chose dans le DEFENDER et un peu plus dans le 130 qui lui partait avec 20 litres de plus. Le jeu dans les jumelles réapparaît, c'est normal mais le plus dur est fait (on verra au retour). La douche et toujours le pain frais sont les bienvenus. Djanet est resté une petite ville de province, contrairement à Tam, mais il faut se dépêcher car le tourisme redémarre à très grande vitesse, à grand renfort de charters...

La remontée vers le nord va se faire tranquillement jusqu'à « Hassi Bel Guebour », en passant par les sites « d' ESSENDILENNE » (voir Roger Frison Roche), de «l'oued DEDER », les complexes pétroliers d'In AMENAS, et pour ne rien perdre du désert un dernier bivouac dans les dunes à l'écart de la route. Dernière journée en Algérie avec les 770km (vent de sable, pluie) qui nous séparent de la frontière, que nous passons toujours sans problème (4 heures) après avoir attendu la fin de la rupture du jeûne, il est vrai que nous sommes au deuxième jour du ramadan, et ici c'est la fête toutes les nuits.

Une grosse tempête en Méditerranée provoque un vent de sable comme jamais je n'en encore vu (pare-brise et phares sablés à changer) et un retard de 20 heures du bateau à Tunis.

Le voyage a duré 3 semaines, nous avons fait plus de 7000km dont 2800km de piste, et après deux voyages en Libye, un au Maroc et celui-ci, l'UMM a besoin d'une sérieuse, voire très sérieuse, remise en état pour le futur voyage qui devrait avoir lieu, j'espère, ce prochain automne et de nouveau dans le sud algérien...

Pour d'autres détails pratiques et photos, je vous donne rendez-vous au week-end UMM de l'Ascension.

Gérard Batoux

FIN

Références de pièces équivalentes

Pour ceux qui me connaîtraient et qui se poseraient des questions, je ne vous donne que des pièces adaptables, et sans modifications, pour les autres je suis à votre disposition !

Les filtres :

- Filtres à air :
- Grille et mousse 1445 75 (Peugeot)
- Mann Filter C 14190 / C 13109
- Purflux A588, mousse seule : A498 (purflux)
- Fiaam Filter FLI 6412 (Italie)
- Baldwin Filter PA 2541- FN (USA)

+ filtre origine UMM

Filtres à huile :

- Purflux LS 520C / LS 468 / LS 483
- Fram PH 5114
- Peugeot 1109-87
- Technocar : R365 (grand modèle)

Filtres à gas-oil :

- Technocar : N 1117
- Purflux : CS 157 A
- Peugeot : 1906.13
- Lucas : 7176-901
- Fram : C 1191 PL
- Pompe d'amorçage LUCAS : 9001 742B

Filtre de direction assistée :

- (intérieur du boîtier noir, baignant dans l'huile)
  ref : TDZ Zaragosa (Espagne) FR 01.010, je ne l'ai trouvé que chez UMM.

Les courroies

- Direction assistée : Gamme Pro : ref : 400906
- Courroie alternateur : la bonne longueur doit être de 890 mml
- Pour ceux qui le désire, il est bien de monter aussi des courroies trapézoïdales, car plus souples et moins cassantes donc, je l'ai fait, il faut juste adapter la bonne longueur :
- Pompe à eau: 9.5 de large et 1025 de long
- Pompe à vide : 9.5 x 595
- Alternateur : xp2 862 quad power
- Direction assistée : 10 x 1075

Il me reste des refs de chez Peugeot : pompe à vide : Peugeot 4569.17
Courroies : 10 A 1050 / 10 A 0615 / 10A 0875

Les freins

Les freins avants :

- ✓ Plaquettes T 6136 (VOLVO modèles break 740 / 760 / 780
- ✓ Bendix : BX 4005 FF et 2233 K / 21232 (40 E) 37
- ✓ Valeo : 540413
- ✓ Lucas : (toujours VOLVO) GDB 970

Les freins arrières :

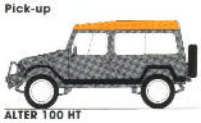
- ✓ Garnitures : H 1015
- ✓ Mâchoires et cylindre de roue de 504 Peugeot camionnette a plateau : M 512
- ✓ Mâchoires Valeo : 562419

Maître cylindre de freins : Valeo : 350450
Bendix : BX : 613462
FEG : 12615 (camionnette Peugeot J9)

ALTER 100 VN
Version Standard

ALTER 100 MS
Pick-up

ALTER 100 ST
Bâché



ALTER 100 HT
Break

Huiles :

Après bien des essais, et en ayant bien échangé avec tout un chacun, il est vrai que le moteur Indénor xud3 ou td, ne supporte que les huiles a viscosité épaisse comme la 15/40. j'ai fait ronronné le mien avec une 5/50 Yacco, mais des fuites se sont déclarées aux joints et à la tresse arrière du vilebrequin.

Donc restons en là, de la 15/40 pour le moteur, pour ce qui est de la boite, là il ne faut pas oublier que Peugeot, puisque c'est une boite Peugeot, préconise de mettre la même que le moteur, et surtout pas plus épaisse.

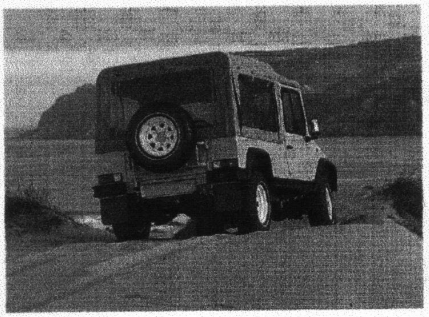
Pour les ponts, celui avant, il faut une viscosité épaisse, telle que de la 80/90, mais **ATTENTION** ! , pour l'arrière, c'est un pont a glissement limité donc une huile spéciale glissement limité et rien d'autre !

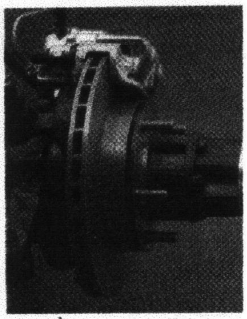
- Castrol SAF XLS
- Valvoline HP GEAR LUBE / HL PLUS
- Total X4

Le transfert : une 80/90.

- Pour ce qui est des graissages, une graisse épaisse avec une résistance à l'eau, telle que pour les bateaux, et bien, mais une bonne graphique, comme pour les camions est bien aussi, dans toutes les bonnes quincailleries . . . !

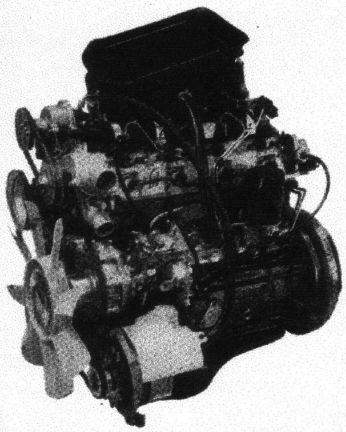
Pour info, Didier Colin possède sur CD le manuel d'entretien + le catalogue de pièces, si des personnes sont intéressées, il se propose de faire des copies en monnayant les frais, bien sûr !





Frein à disque ventilé

MOTEUR DIESEL 2.5 L TURBO INTERCOOLER



Caractéristiques

Type	4 temps super carré
Cylindres	4 en ligne
Soupapes	Verticales en tête
Refroidissement	Par eau
Systéme d'injection	Chambres de combustion RICARDO «Comet V»

Description

Alésage (mm)	94
Course (mm)	90
Cylindrée (cm3)	2498
Rapport volumétrique	21/1
Culasse	Alliage léger
Bloc cylindres	Fonte, chemises intégrées Acier, 5 paliers, à contrepoids intégrés
Distribution	Par chaine
Capacité en huile	5 litres
Graissage	Sous pression
Epurateur	Type Full-Flow Cartouche Filtre à c touche
Circulation d'eau	Pompe sur culasse
Ventilation	Hélice sur pompe à
Démarrage	Bougies de préchau démarreur électrique

Performances

Puissance maximale	
ch DIN (ch. CEE)	110 (102) à 4150 Tr. r
Kw DIN (Kw CEE)	81 (74,7) à 4150 Tr. n
Couple maximale	
mkg DIN (mgk CEE)	24.4 (21.6) à 2000 T

SPÉCIFICATIONS

CHASSIS-CARROSSERIE: Chassis en tube rectangulaire de 120 x 60 mm en 4 mm d'épaisseur, renforcé par 3 traverses. Carrosserie en tôle de 2 mm d'épaisseur entièrement soudée au chassis.

DIMENSIONS	longueur hors tout	mm	4139
	largeur hors tout	mm	1690
	hauteur hors tout	mm	1950
	surface de chargemente longueur	mm	1540
	surface de chargemente largeur	mm	1500
	surface de chargemente hauteur	mm	1200
	empattement	mm	2560
	voie avant	mm	1366/1342
	voie arrière	mm	1366/1342
	garde au sol	mm	230
	garde au sol en charge	mm	200
	poids en ordre de marche	kg	VU 1610 - VP 1700
	P.T.A.C.	kg	2720
	angle d'attaque	°	48
	angle de sortie s/ crochet de remorque	°	44
	angle latéral	°	40
	angle inférieur	°	38
PERFORMANCES	vitesse	km/h	140 sur circuit
	diamètre de braquage (H.T.)	m	10,52
	aptitude en côte maximale	°	45
	poids remorquable freiné	kg	2400
	poids remorquable non freiné	kg	VU 1000 - VP 750
	profondeur d'eau franchissable	mm	500
	poids total roulant autorise	kg	5120
MOTEUR	type		4 cylindres en ligne, refroidi par eau
			TURBO DIESEL
	alésage x course	mm	94 x 90
	cylindrée	cm3	2498
	taux de compression		21/1
	puissance maximale	ch DIN (ch CEE)	110 (102) à 4150 Tr. min.
	puissance maximale	Kw DIN (CEE)	81 (74,7) à 4150 Tr. min.
	couple maximale	mkg DIN (mkg CEE)	24.4 (21.6) à 2000 Tr. min..

SYSTEME ELECTR.	batterie	V/Ah	12/63
	alternateur	W	1000
ALIMENTATION	capacité du réservoir	l	INJECTION 60 environ
TRANSMISSION	embrayage		
	boîte de vitesse raports	1	0,2589
		2	0,4580
		3	0,6922
		4	1,0000
		5	1,1833
		marche AR	0,2788
	crabotage (transfert)	normal	1,0357
		reduit	0,4792
PONTS:	capacité AV	kg	1180
	capacité AR	kg	1750
SUSPENSION AV et AR	Ressorts: à lames semi-elliptiques. Amortisseurs: télescopiques double effet AV et AR		
DIRECTION	type		assisté
	rapport		18.2/1
FREINS	freins assisté, double circuit de freinage		
	avant		disque ventilé
	arrière		tambours
PNEUMATIQUES			205 R16

Equipements en série:

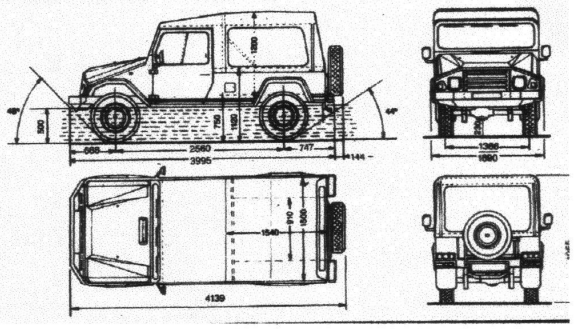
Plafonnier
Allume-cigare
Montre
Boîte à gants verouillable
Emplacement de radio
Chauffage
Essuie glace triple 2 vitesses
Lave glaces électrique
Warning
Pneus 205 R 16
Boule de remorquage
Spoiler avant
Phares anti-brouillard
Freins à disques sur essieu avant
Moyeux débrayables
Feux de recul
Traitement antirouille
Direction assistée
Amortisseurs doubles

Equipements en option;

Pneus et jantes luxe.
Crochet agraire.

VERSIONS:

Fourgon ou Break
Plateau Bache
Plateau Pick up



Les descriptions et caractéristiques des modèles sont fournies seulement comme indication

Pièces et références mécaniques

- Récepteur embrayage : LOOKEED LL 21509K (modèle à circlips)
  : BENDIX 2086.10 MO, L 651509 PG

- Emétteur d'embrayage : BENDIX 2095.18 MO
  : L 612136 PG (Peugeot 504)
  Peugeot 2095.18

- Rotules de direction : modèle JEEP MB

- Roulements de roue avant : marque TIMKEN : LM 501349 / 310 (2 par roue)
  Cage : LM 501310

- Joint spi entrée du pont arrière et avant : JENSTAR n° 11150
  :NATIONAL USA (Jeep) : n° : 41455

- thermostat ref : model Ford&Peugeot ref : FAE : 2130.26

- Radiateur et robinet de chauffage : Renault 4L (marque SIFICA)

- Radiateur d'huile : VALEO 816582

j'ai personnellement monté un radiateur d'huile acheté chez ORECA, qui est un préparateur de voiture de courses et de fournitures pour celles-ci, où l'on trouve aussi des durites silicones pour huile et turbo, bien moins chères que dans le réseau UMM :
ORECA Parc d'activités de Signes, circuit Paul Ricard, 83870 SIGNES
Tel : 04 94 88 57 94
Fax : 04 94 32 80 01
Magasin à Paris : 15 avenue de la grande Armée 75016 PARIS
Demandez leur catalogue, il est extra !

- Pompe à eau : (pièce Italienne moins chère)

Industrie SALERI- ITALIE ref : PA 483 équivalences Ford Europe :
Scorpio td 2400
Peugeot 505 2300 +2500 td

- Boîtier de direction : GEMMER à vis globique ref : Peugeot J7/J9 et RVI B80/ B110+B120

- Jumelles de lames : Peugeot 504 pick-up arrière

Amortisseurs :

- amortisseurs : Gabriel : av : 83292 ar : 83291
- rancho rs 5000 : av + ar : 5113
- rancho rs 9000 : av + ar : 9113
- de-carbon : av + ar : V 67268523 (equivalence : toy bj 71)
- koni : av : 825020, ar : 825070
- warn- black diamond /xt : 788022/70355

- jantes :

5 trous entraxe de 139 (Lada / jeep mb / Suzuki / Daihatsu) a peu prêt tout peu se monter entre 15 et 16 pouces, mais je recommanderais, à mon avis de rester dans une norme constructeur pour ne pas trop user et tirer sur les ponts.

- Bougies: Beru: 636 MJ

- Neiman : Peugeot 305 1er modèle

- Alternateur BOSCH : 0120-489-189 / 14 v, 55 amp / K1 BM 028

Je voudrais maintenant vous parler de renseignements piochés ici et là dans ces ateliers de mécanique, de conversations de passionnés, là où l'on apprends la vie et l'âme de notre cher véhicule .
La longueur de la première barre de direction assistée, quand l'on change les rotules, et que l'on a pas pris le soin de relever avant cette distance, à une côte impérative à respecter pour ne pas tirer sur le boîtier de direction, le forcer, et inévitablement le faire fuir.
Entraxe de rotules à rotule a + ou – 5 mml près et de 798 mml

---

Dans les bonnes adresses à garder aussi, il y a Narbonne accessoires pour toutes les bricoles d'aménagement pour le camping et le voyage , il y en a plein en France cherchez, vous trouverez.
Un qui est très bien aussi pour les puristes, plus baroudeurs, c'est :
EQUIP'RAID 145 rue 2eme Napoléon 68100 Mulhouse
Tel : 03 89 61 90 88
Email : info@equip-raid.fr

VEHICULES ET PIECES D'OCCASIONS

Pré filtre à gas-oil, neuf dans son emballage, avec une bougie de préchauffage en 12 v + une en 24 v, idéal pour diesel, à placer en dessous du niveau du filtre à gas-oil, pour bien décanter.
A voir avec François Bayrand.

Gérard Batoux vend : 4 jantes 6x16 et 5 jantes en 7x15 et diverses pièces d'occasion UMM telles que :
Carrosserie : pare brise AV, toutes vitres latérales, porte AR et côtés, toit et panneaux latéraux, faisceau électrique complet, tableau de bord.
Mécanique : ensemble de direction assistée, boîte de vitesse et de transfert, moteur et turbo, pompe d'assistance de freinage, étrier AV, pont AR, différentiel AV.

Monsieur Bouisser Roland, n'est pas membre de notre club, mais m'a appelè pour nous proposer un lot de pièces détachées :
Pour atmo : un radiateur d'eau, un pont long (5v) complet avant avec étriers, lames de ressort (4), une direction assistée, un maître cylindre, des feux arrière et avant, un pare-buffle d'origine.
Modèle du véhicule : atmo de 1994, qui a 40/50.000 kms
Ce lot est vendu 762 €, soit 5000 F
Contact : 04 67 44 20 12 (Lodine dans l'Hérault)

Monsieur Chastagnier à Egletons, vends un UMM turbo 5v
Tel : 05 55 93 12 24
Prix : ?

Suite à mon coup de téléphone du 18/5, je vous transmets ma petite annonce concernant mon véhicule à vendre.

" André BAUDE, rue de la Forêt n° 24, 6821 Lacuisine en Belgique (5 kms de la frontière- 30 kms de Sedan) vend un véhicule

UMM 4 X 4 année 1994 72500 kms

moteur indénor 2.5 l athmosphèrique gasoil, boite 5 vitesses

contrôle technique belge en date du 24/3/03: très bon état.

problème à la boite à vitesse réparé

couleur vert foncé, toit blanc; véhicule utilitaire, pas de siège à l'arrière.

prix demandé: 7000 €

André BAUDE: tel 00 32 61312511 le soir après 20h "

Merci pour votre collaboration.

Bien à vous,

Baude A

LE SPECIA... DIFFERENCE

Pour documentation n'existe plus

- PRÉPARATION RAID & RALLYE
- SUSPENSIONS, MOTEURS, PROTECTION...
- ACCESSOIRES PERSONNALISÉS

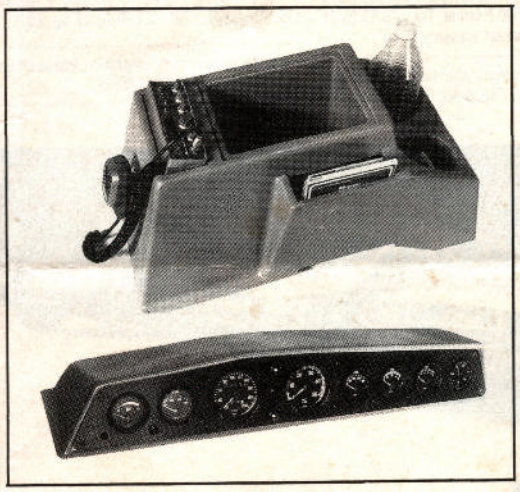


Tableau de bord et vide-poche disponibles pour U.M.M.

TCA TECHNICENTRAUTO

UMM Concessionnaire

TECHNICENTRAUTO
113, avenue de Verdier
92110 MONTROUGE
Tél. : 42.53.18.36
Fax : 42.53.96.54

Propositions d'un logo

André Leseur nous propose celui-ci

François Bayrand celui là